

Крім нововведень, пов'язаних з виробничими та організаційними процесами, для підприємства аграрно-промислового комплексу важливо послідовно формувати власний бренд. Завдяки бренду з чітко визначеними цінностями та гармонійними каналами комунікації зі споживачем компанія створює додаткову цінність для себе та свого продукту, зміцнює лояльність споживачів та актуальність продукції. Обмеженням цього дослідження є обраний метод – вивчення однієї компанії призводить до неможливості узагальнити зроблені висновки. Вибрана компанія працює на спеціальному ринку в особливих умовах, які значно відрізняються від інших секторів українського ринку.

Ключові слова: менеджмент, бренд, продукція, заходи маркетингу, агромаркетинг, агропромисловий комплекс (АПК).

Стаття надійшла до редакції 05.03.2019 р.

Бібліографічний опис статті:

Halynska A., Kyrychok O. Management of the complex of marketing measures for Ukrainian Enterprises of Agriculture. Актуальні проблеми інноваційної економіки. 2019. № 2. С. 69-74.

Halynska A., Kyrychok O. Management of the complex of marketing measures for Ukrainian Enterprises of Agriculture. Actual problems of innovative economy. 2019. No. 2, pp. 69-74.



УДК 339

DOI: <https://doi.org/10.36887/2524-0455-2019-2-12>

Ларіна Тетяна Федорівна, доктор економічних наук, доцент, завідувач кафедри агрологістики і управління ланцюгами постачань, Литвинов Анатолій Іванович, доктор економічних наук, доцент, професор кафедри агрологістики і управління ланцюгами постачань, Потишняк Олена Миколаївна, доктор економічних наук, доцент, професор кафедри організації виробництва, бізнесу та менеджменту, Харківський національний технічний університет сільського господарства імені Петра Василенка (м. Харків, Україна)

КОНТРЕЙЛЕРНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ЯК ЕЛЕМЕНТ ЛАНЦЮГА ПОСТАЧАЊ АГРАРНОЇ ПРОДУКЦІЇ НА СВІТОВИЙ РИНОК

Ларіна Т. Ф., Литвинов А. І., Потишняк О. М. Контрейлерні перевезення як елемент ланцюга постачань аграрної продукції на світовий ринок.

Метою представлено дослідження є аналіз перспектив контрейлерних перевезень у підвищенні ефективності організації ланцюгів постачань аграрної продукції на світовий ринок. Україна характеризується високим рівнем логістичної складової в перевезеннях сільськогосподарської продукції, що актуалізує питання керованих трансформацій в зазначеній сфері.

Результати. Проаналізовано аргументи та контраргументи щодо життєздатності стратегії використання контрейлерних перевезень у практиці побудови ланцюга постачань в розрізі аграрного ринку. В основу формування авторського бачення покладено критерій економічної доцільності. Приділено увагу потенційним можливостям контрейлерних перевезень у пом'якшенні ситуації в організації ланцюгів постачань аграрної продукції за рахунок: зменшення потреб в потужностях для зберігання, розширення кола суб'єктів експорту, згладження ситуації з нестачею вагонів-хоперів. При цьому, реальна актуалізація механізму контрейлерних перевезень пов'язується зі зміною структури українського агроекспорту, в переході від практики сировинного прирідку до стратегії створення виробничих ланцюгів з високою доданою вартістю. Зазначається, що ключовою особливістю агрологістики є об'єктивна потреба у формуванні вузькоспеціалізованих сегментів в її межах. Кожна група з широкою номенклатури сільськогосподарської продукції потребує індивідуального не уніфікованого підходу в логістичному забезпеченні інтермодальних перевезень. Контрейлерні перевезення визнано перспективним напрямком розвитку ринку логістичних послуг в Україні. Однак, їх імплементація в практику організації ланцюгів постачань аграрної продукції має об'єктивні обмеження. Сегмент товарної групи АПВ, де використання контрейлерних перевезень є економічно доцільним включає елітні види сільськогосподарської продукції високої вартості, з невеликим середнім розміром експортної партії, а також продукцію агропромислового комплексу з високою доданою вартістю.

Ключові слова: світовий ринок, контрейлерні перевезення, ланцюги постачань, міжнародна логістика, аграрна продукція, експорт.

Постановка проблеми. Транспортна логістика є одним з ключових критеріїв в оцінці логістичної ефективності країни.

Остання розраховується на основі індексу Logistics Performance Index. Мініміальні оцінки для України отримали такі складові:

рівень міжнародного транспортування, митні процедури, логістична інфраструктура. В науковій літературі можна зустріти наступні данні: Україна втрачає 20 дол. США на кожній тоні виробленої продукції в процесі її транспортування, що на 40% більше, ніж в Німеччині, і на 30% більше, ніж в США [1]. Високий рівень логістичної складової в перевезеннях сільськогосподарської продукції зумовлено, зокрема, вартістю доступу до інфраструктурних об'єктів. Так, в структурі вартості перевалки зерна 53% припадає на оплату за доступ до причалу, подачу вагонів, електроенергії, водопостачання та водовідведення, оренду нерухомого майна, компенсацію земельного податку, страхування. Решта – 47% – транспортно-експедиційні послуги [2, с. 27-28]. Отже, цілком логічним є аналіз можливих шляхів покращення ситуації, один з яких може полягати в активізації контрейлерних перевезень, однак це питання є дискусійним.

Контрейлерні перевезення не є новим феноменом для України. Їх історія в національній логістичній системі починається в 90-х роках ХХ сторіччя. Так, у 1996 р. було здійснено пробну поїздку Дніпропетровськ (Україна) – Захонь (Угорщина), а в 1998 р. за маршрутом Луганськ – Київ – Катовіце (Польща). Найбільш активним періодом використання регулярних контрейлерних перевезень став проміжок з 2003 по 2005 роки, коли курсували швидкісний поїзд комбінованих перевезень «Вікінг» та контрейлерний поїзд «Ярослав».

Аналіз останніх досліджень і публікацій. На теренах Інтернету не вдалося знайти публікації щодо контрейлерних перевезень на аграрному ринку, хоча як феномен побудови сучасних ланцюгів постачань в інших сферах суспільного виробництва вони розглядаються такими вченими: Баланов В. [3], Петренко О., Горбенко О. [4], Репіч Т. [5].

Мета дослідження: аналіз перспектив контрейлерних перевезень у підвищенні ефективності організації ланцюгів постачань аграрної продукції на світовий ринок.

Основні результати дослідження. Як свідчить практика, найбільш традиційним в контрейлерних перевезеннях є варіант поєднання автомобільного і залізничного транспорту. В цьому сенсі доцільно проаналізувати структуру українського аграрного експорту в розрізі країн-імпортерів щодо визначення фізичної можливості використання зазначеного вище варіанту комбінованих перевезень.

Якщо розглянути регіональну структуру експорту сільськогосподарської продукції, то найбільше за підсумками двох місяців

2019 року Україна експортувала до країн Азії (1,38 млрд дол. США), далі йдуть країни ЄС (1,25 млрд дол. США), країни Африки (559 млн дол. США) та країни СНД (217 млн дол. США). До ТОП-10 найбільших імпортерів української сільськогосподарської продукції за січень-лютий 2019 року увійшли: Індія 9,6%, Єгипет – 9,1%, Туреччина – 7,8%, Нідерланди – 7,4%, Іспанія – 6,7%, Китай – 5,8%, Італія – 3,8%, Польща – 3,3%, Німеччина та Білорусь з часткою експорту – 2,9% [6]. Залізничне сполучення існує між Україною і Китаєм, Угорщиною, Австрією, Німеччиною, Польщею, Румунією, Італією, Туреччиною та іншими країнами південної Європи. Більше того, в 2019 році запущено новий контрейлерний поїзд, що доставляє товари народного вжитку з Китаю до Угорщини, який проходить через територію України.

Експортна спрямованість аграрного сектору і особливість характеру вантажів (масові насипні складають найбільшу питому вагу) передбачає транспортування вантажів відносно великими партіями, що є специфікою ланцюгів постачань зернових.

Наші попередні дослідження [7] призвели до висновку, що «вузькими місцями» організації ланцюгів постачань в рамках аграрної експортної стратегії є стан інфраструктури індустрії зберігання, а також сучасна ситуація в залізничній транспортній системі, зокрема, кількість одиниць парку вагонів-хоперів. Перелічені фактори не є відокремленими, а здійснюють взаємний вплив. На сьогодні він полягає у двосторонньому посиленні негативних тенденцій. При цьому є і позитивні приклади. Значно покращили логістику крупні підприємства аграрного сектору, орієнтовані на експорт зерна. Компанія «Кернел» сформувала власний рухомий склад, отримав в управління біля 15-17 % всього українського парку вагонів-хоперів. При цьому, будучи власником зернового терміналу в порту Черноморськ потужність біля 4,5 млн т на рік, компанія формує прямий цикл перевезень всередині логістичної системи [8, с. 14-15].

Домінування залізничного транспорту як елемента ланцюга поставок зернової продукції на експорт вносить значні корективи в конфігурацію індустрії сховищ [9]. Так, вимогою Укрзалізниці є завантаження 54 вагонів-хоперів (повний склад) ємністю 70 т кожен в термін – 2 доби. Це призводить до масового продажу ХПП (хлібоприймальних підприємств), що є основою вітчизняної пострадянської системи зберігання зернових, олійних, технічних культур. Їх ємність складає 40 000 т

зерна, а добова норма відвантаження до 10 т, тобто останні не здатні забезпечити в дводобовий термін завантаження 3 780 т зерна. Транспортна підсистема виштовхує з ринку неконкурентоздатні в сучасних умовах елементи індустрії сховищ. При цьому, ринок не пропонує адекватну заміну у вигляді сучасних елеваторів. Це має потенціал дефіциту на ринку сховищ та підвищення ціни на зберігання сільськогосподарської продукції. За станом на початок 2019 року сумарна потужність одночасного зберігання зерна склала біля 46 млн т, що майже в 2 рази менше необхідного. Сертифіковані українські зерносховища налічують приблизно 800 елеваторів, їх потужність – біля 40 млн т [10, с. 10].

Розвиток сегменту контрейлерних перевезень, на перший погляд, здатен значно пом'якшити ситуацію в організації ланцюгів постачань аграрної продукції.

По-перше, зменшується потреба в потужностях для зберігання.

По-друге, розширюється коло суб'єктів експорту.

По-третє – дещо згладжується ситуація, пов'язана з нестачею вагонів-хоперів. Ланцюг постачань частково може трансформуватися і отримати наступну структуру: аграрне підприємство – автомобільний транспорт – залізниця – автомобільний транспорт – споживач.

Таким чином буде забезпечена доставка «до дверей», що відповідає сучасним вимогам до організації ринку логістичних послуг.

Важливим в будь-якій комерційній діяльності, є питання витрат на зазначений вище варіант транспортування у порівнянні з класичним: виробник – елеватор – залізниця – портові зернові термінали – морські судна. І тут варто прораховувати витрати, з одного боку, на організацію процесу контрейлерних перевезень; з іншого – приведену вартість самих перевезень.

При цьому, слід розуміти, що Укрзалізниця має сама інвестувати кошти у виробництво спеціалізованих платформ, а також допускати до процесу розвитку логістично-транспортної інфраструктури приватний сектор. Витрати та підходи до формування і утримання інфраструктури слід чітко прораховувати до початка будівництва інфраструктурного об'єкта. При цьому основним критерієм має виступати співвідношення величини прирощення вантажопотоку до витрат на його досягнення.

Стосовно вартості транспортування з використанням технології контрейлерних перевезень нижче представимо свої міркування. Слід зазначити, що у відповідності до

європейських норм, гранична вага автомобіля з вантажем складає для двовісних машин – 18 т, для трьохвісних – 24 т, для автомобілів з п'яти і шести вісями – 40 т. При цьому вага п'яти-, шестивісного автомобіля складає біля 16 т. Вартість транзитного перевезення 1т зерна і продуктів помолу на 500 км складає 19,99 дол. США. Підрахуємо: транспортування 40 т зерна залізничними шляхами (в розрахунку на 500 км) складає 799,6 дол. США. Якщо ми використовуємо принцип контрейлерних перевезень, то за 799,6 дол. США ми зможемо перевести на 16 т зерна менше. Вартість перевезень збільшується на 319,84 дол. США, тобто на 7,996 дол. США на 1т. Це доводить актуальність питання ефективної організації ланцюгів постачань сільськогосподарської продукції, що має забезпечити її конкурентними перевагами за ціною.

Для наочності підрахуємо вартість перевезення пшениці з Харківської області до Одеси. На зазначений маршрут: тариф залізниці – 745 – 770 грн/тонна, з послугами ХПП – 950-970 грн/тонна, тариф автотранспорту – 1600 – 1700 грн/тонна. Ціна фрахту морем до Індонезії (з урахуванням завантажувально-розвантажувальних робіт в Одеському порту) складає 1020 грн/т. Проходження маршруту Харків-Джакарта з використанням залізничного транспорту складає 1970-1990 грн/т, автотранспорту – 2620-2720 грн/т.

Можлива актуалізація механізму контрейлерних перевезень пов'язана зі зміною структури українського агроекспорту. Питання зміщення акцентів в експортній стратегії піднімаються повсякчасно як практиками, що працюють в експортноорієнтованих галузях, так і науковцями. На жаль, Україна стала активним сировинним партнером і не формує закінчений ланцюг виробництва всередині країни. Найбільша частина доданої вартості виводиться за межі національного господарства. Це призводить до зниження потоку вартості і прибутковості. Одне з бачень, яке відповідає нашій точці зору таке: якщо казати про побудову ланцюгів чистої цінності, то тут найбільш вразливими будуть вхідні інвестиційні потоки через небажання інвесторів фінансувати довго окупні виробничі цикли [8, с. 14].

ТОП-10 ключових товарів, які Україна експортувала на зовнішні ринки за перші 9 місяців 2018 року: соняшникова олія (2,9 млрд дол.); кукурудза (2,3 млрд дол.); пшениця (2 млрд дол.); свиріпа або ріпак (700 млн дол.); соєві боби (600 млн дол.); ячмінь (460 млн дол.); м'ясо птиці (380 млн дол.);

цукор (150 млн дол.); шоколад (119 млн дол.); закриває список соєва олія.

Серед усіх груп товарів перше місце посідають зернові культури, яких цього року було експортовано на суму 4,8 млрд дол. Далі йдуть жири та олії, готові харчові жири, воски (3,2 млрд дол.); насіння і плоди олійних рослин, солома і фураж (1,4 млрд дол.); м'ясо та істівні субпродукти (478,9 млн дол.); молоко та молочні продукти, яйця птиці, натуральний мед (346,5 млн дол.). Сумарний обсяг товару з ТОП-10 складає 85% від загальної вартості експортованих товарів харчової та аграрної промисловості [11].

Перша позиція експорту – соняшникова олія. Дані за 2016 рік можна використати для ілюстрації потенційних можливостей збільшення експортної виручки за рахунок переформування експорту, розширення асортименту продукції з вищою (у порівнянні з сировиною) доданою вартістю. Так, експорт соняшникової олії склав 4,3 млрд дол. Якби ми експортували не олію, а насіння соняшнику, то заробили б всього лише 800 – 900 млн дол. [12].

Окрім соняшнику, у нас є й інші олійні культури, які ми активно експортуємо: ріпак, соя (4-5 місце в рейтингу експортних продуктів). Для переробки зазначених культур у нас достатньо потужностей. Їх переробка в Україні значно покращила б ситуацію. Ця ситуація аналогічна з насінням соняшнику.

Наприклад, експортна ціна однієї тонни сої складає близько 350 дол./т, а продукти її переробки (олія та шрот) коштують 770 дол./т. Торік ми експортували сої близько 2,9 млн. тонн на 1,06 млрд дол. Якби ми переробили ці обсяги та експортували продукти переробки – то отримали б вже 2,2 млрд. дол.

Ключовою особливістю агрологістики є об'єктивна потреба у формуванні вузькоспеціалізованих сегментів в її межах. Кожна група з широкої номенклатури сільськогосподарської продукції потребує індивідуального не уніфікованого підходу в логістичному забезпеченні інтермодальних перевезень. Оптимізація операцій в транспортуванні зернових в рамках агрологістики, на наш погляд, лежить в площині використання компаніями спеціальних контейнерів для перевезення зерна насипом. Це дасть економію у собівартості перевалки зерна, а також розширить коло учасників зернової логістики. На сьогодні функції по плануванню і організації ланцюгів постачань в більшості випадків виконують трейдери і крупні агрохолдинги. Розвиток алгоритмів і механізмів контейнерних перевезень стане стимулом для набуття досвіду самостійного управління логістичними процесами з боку безпосередніх виробників зернової продукції

Висновки: контейлерні перевезення – перспективний напрямок розвитку ринку логістичних послуг в Україні. Їх імплементація в практику організації ланцюгів постачань визначених видів аграрної продукції має потенціал полегшення процесів входження національних виробників в європейський економічний простір. Сегмент товарної групи АПВ, де використання контейлерних перевезень є економічно доцільним, за авторським баченням, включає елітні (нішеві) види сільськогосподарської продукції високої вартості, з невеликим середнім розміром експортної партії, а також продукцію агропромислового комплексу з високою доданою вартістю.

Література.

1. Трофімцева О. Експорт продукції аграрного сектору зріс на понад 24%. Урядовий портал. URL: <https://www.kmu.gov.ua/ua/news/eksport-produkciyi-agrarnogo-sektoru-zris-na-ponad-24-olga-trofimceva>.
2. ТОП-10 товарів, які світ купує в Україні. Укрінформ. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/2555181-top10-tovariv-aki-svit-kupue-v-ukraini.html>.
3. Імпортуємо дорогі товари і з їх допомогою виробляємо сировину. Тексти. ORG.UA. URL: http://texty.org.ua/pg/news/textynewseditor/read/83583/Importujemo_dorogi_tovary_i_z_jih_dopomogoju.
4. Larina T. F., Kravcov A. G., Berezhnaja N. G., Kutiya O. V., Fenenko K. A. Implementation of logistic approaches in forming the agricultural export strategy in Ukraine. *Journal of Sustainable Development of Transport and Logistics*. 2019. 4(1). С. 17-24.
5. Баланов В. О. Розвиток контейлерних перевезень в Україні та досвід перевезень в європейських країнах. URL: <file:///C:/Users/%D0%A1%D0%BE%D0%B2%D0%B5%D1%82%D0%BD%D0%B8%D0%BA/Desktop/17118-24942-1-PB.PDF>.
6. В Украине недостаточно элеваторных возможностей – мнение. *Логистика: проблемы и решения*. 2019. №1 (80). С. 10.

7. *Ларіна Т. Ф.* Інфраструктурні аспекти побудови ланцюга постачань сільськогосподарської продукції на міжнародний ринок. *Напрями розвитку технологічних систем і логістики в АПВ: матеріали I Міжнародної науково-практичної інтернет-конференції.* 2019. С. 94-95.
8. Международная транспортная логистика в Украине: достижения ощутимы, но резервы роста огромны (матеріал бліц-опроса експертів). *Логистика: проблемы и решения.* 2019. №1 (80). С. 14-15.
9. *Петренко О. І., Горбенко О. І.* Контейнерні перевезення як інструмент розвитку інтегрованих транспортних систем. URL: <http://www.economy.in.ua/?op=1&z=3769&i=14>.
10. *Репіч Т. А.* Проблеми та перспективи розвитку контейнерних перевезень в Україні. URL: <http://dspace.nuft.edu.ua/jspui/bitstream/123456789/9350/1/Problems%20and%20prospects%20of%20piggyback%20in%20Ukraine.pdf>.
11. Транспортные проблемы агрологистики: цифры. 19.12.2016. URL: [URL:http://logist/fm/news/transportnye-problemy-agrologistiki-cifry](http://logist/fm/news/transportnye-problemy-agrologistiki-cifry).
12. *Харсун Л. Г.* Вынужденная оптимизация цепей поставок зерновых. *Логистика: проблемы и решения.* 2019. №1 (80). С. 27-28.

References.

1. *Trofimtseva, O.* Eksport produktii ahrarnoho sektoru zris na ponad 24%. [Exports of agricultural products increased by more than 24%]. *Uriadovyj portal.* Available at: <https://www.kmu.gov.ua/ua/news/eksport-produkciyi-agrarnogo-sektoru-zris-na-ponad-24-olga-trofimceva>.
2. TOP-10 tovariv, iaki svit kupue v Ukraini. [TOP-10 goods that the world buys in Ukraine]. *Ukrinform.* URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/2555181-top10-tovariv-aki-svit-kupue-v-ukraini.html>.
3. Importuємо дорожні товари і з їх допомогою виробляємо сировину. Teksty.ORG.UA. [We import expensive goods and with their help we produce raw materials]. Available at: http://texty.org.ua/pg/news/textynewseditor/read/83583/Importujemo_dorogi_tovary_i_z_jih_dopomogoju.
4. *Larina, T. F., Kravcov, A. G., Berezhnaja, N. G., Kutiya, O. V., Fenenko, K. A.* (2019). Implementation of logistic approaches in forming the agricultural export strategy in Ukraine. *Journal of Sustainable Development of Transport and Logistics.* 4(1). С. 17-24.
5. *Balanov, V. O.* Rozvytok kontrejlernykh perevezen' v Ukraini ta dosvid perevezen' v ievropejs'kykh krainakh. [Development of piggyback transportation in Ukraine and experience of transportation in European countries]. Available at: <file:///C:/Users/%D0%A1%D0%BE%D0%B2%D0%B5%D1%82%D0%BD%D0%B8%D0%BA/Desktop/17118-24942-1-PB.PDF>.
6. V Ukrayne nedostatochno elevatorynykh vozmozhnostej – mnenye. (2019). [There are not enough elevator opportunities in Ukraine – opinion]. *Lohystyka: problemy y reshenyia.* №1 (80). pp. 10.
7. *Larina, T. F.* (2019). «Infrastructural aspects of building the agricultural supply chain to the international market». *Напрями розвитку технологічних систем і логістики в АПВ: матеріали I Міжнародної науково-практичної інтернет-конференції. Proceeding of Areas of technological systems development and logistics in the AIS: Proceedings of the I International Scientific-Practical Internet Conference.* pp. 94-95.
8. Mezhdunarodnaia transportnaia lohystyka v Ukrayne: dostyzhennya oschutymy, no rezervy rosta ohromny (material blits-oprosa ekspertov). [International transport logistics in Ukraine: the achievements are tangible, but the growth reserves are enormous (material from the experts' blitz poll)]. *Lohystyka: problemy y reshenyia.* 2019. №1 (80). pp. 14-15.
9. *Petrenko, O. I. and Horbenko, O. I.* Kontrejlerni perevezennia iak instrument rozvytku intehrovanykh transportnykh system. [Container transportation as a tool for the development of integrated transport systems]. Available at: <http://www.economy.in.ua/?op=1&z=3769&i=14>.
10. *Repich T.A.* Problemy ta perspektyvy rozvytku kontrejlernykh perevezen' v Ukraini. [Problems and prospects of development of piggyback transportation in Ukraine]. Available at: <http://dspace.nuft.edu.ua/jspui/bitstream/123456789/9350/1/Problems%20and%20prospects%20of%20piggyback%20in%20Ukraine.pdf>.
11. Transportnye problemy ahrolohystyky: tsyfry. 19.12.2016. [Transportation problems of agro-logistics: figures]. Available at: <http://logist/fm/news/transportnye-problemy-agrologistiki-cifry>.
12. *Kharsun, L. H.* (2019). «Forced optimization of grain supply chains». *Lohystyka: problemy y reshenyia.* №1 (80). pp. 27-28.

Abstract

Larina T., Litvinov A., Potyshnyak O. Piggyback as an element of the agricultural products supply to the world market.

The purpose of the presented research is to analyze the prospects of piggyback in improving the efficiency of organization of agricultural supply chains to the world market. Ukraine is characterized by a high level of logistical component in transportation of agricultural products, which actualizes the issue of managed transformations in this field.

The arguments and counterarguments on the viability of the strategy of using piggyback in the practice of building a supply chain in the context of the agrarian market are analyzed. The basis of the formation of the author's vision is based on the criterion of economic feasibility. Attention was paid to the potential of piggyback in mitigating the situation in the organization of agricultural supply chains by reducing: the need for storage capacities, expanding the range of exporting entities, smoothing the situation of shortages of hopper wagons. At the same time, the actual updating of the piggyback mechanism is connected with the change of the structure of Ukrainian agro-export, in the transition from the practice of raw material appendage to the strategy of creation of production chains with high added value. It is noted that the key feature of agro-logistics is the objective need to form highly specialized segments within it. Each group of a wide range of agricultural products requires an individual, non-uniform approach in the logistics of intermodal transportation. Piggyback is recognized as a promising direction for the development of the logistics services market in Ukraine. However, their implementation in the practice of organizing agricultural supply chains has objective limitations. The segment agricultural group where piggyback is economically viable includes high-value elite agricultural products with a small average export batch, as well as high value-added agro-industrial products.

Key words: world market, piggyback, supply chains, international logistics, agricultural products, exports.

Стаття надійшла до редакції 14.03.2019 р.

Бібліографічний опис статті:

Ларіна Т. Ф., Литвинов А. І., Потішняк О. М. Контрейлерні перевезення як елемент ланцюга постачань аграрної продукції на світовий ринок. Актуальні проблеми інноваційної економіки. 2019. № 2. С. 74-79.

Larina T., Litvinov A., Potyshnyak O. Piggyback as an element of the agricultural products supply to the world market. Actual problems of innovative economy. 2019. No. 2, pp. 74-79.

